

O CANAL DO PANAMÁ

UM POUCO DE HISTÓRIA

Cap. Art. LUIZ PAULO MACEDO CARVALHO.

A história do Canal do Panamá se perde nos tempos. Remonta a mais de quatro séculos.

Acredita-se que Vasco Nunes de Balboa — o descobridor do Oceano Pacífico — tenha sido o precursor da idéia de unir o Pacífico ao Atlântico pela mão do homem.

Carlos V da Espanha foi o primeiro monarca a divisar o significado do canal. Assim, em 1523, começou a investigar as possibilidades de ligar os dois maiores oceanos e, em 1534, ordenou ao governador do Panamá que efetuasse um levantamento do curso seguido pelos rios Chagres e Grande com vistas a esse fim (traçado correspondente ao do atual canal).

A rota do canal de hoje é uma das muitas pesquisadas e discutidas, através dos anos, desde as fronteiras do México até a Colômbia. Entre as levantadas destacam-se a do Rio Atrato, próximo aos limites do Panamá com a Colômbia; a de San Blas que se confunde quase com a presentemente utilizada; a de Chiriqui, no Noroeste do Panamá; a da Nicarágua e a de Tehuantepec, no México. Cada uma dessas oferece determinadas vantagens propiciadas pela natureza tais como profundos recortes no litoral, largos rios navegáveis cobrindo maior parte da distância do Pacífico ao Atlântico, imensos lagos naturais, ou estreitas faixas de terra entre os dois oceanos.

Desta época até 4 de maio de 1904, quando os EUA empreenderam a construção, inúmeras nações influenciadas por grandes navegadores e geógrafos tiveram despertadas suas atenções para essa área estratégica. No final do Século XVIII, evidencia-se a atuação de Humboldt que, por ocasião de uma visita ao Novo Mundo, se entusiasma pelo projeto e cujas palavras ecoam fecundamente tanto na Europa como na própria América.

Mas o primeiro esforço efetivo para tornar o canal uma realidade se concretizou a 10 de janeiro de 1880, quando uma companhia francesa, dirigida por Ferdinand de Lesseps — o construtor de Suez — iniciou as escavações. Lesseps orçou a obra em US\$ 168.500.000 e estimou que a terminaria em oito anos. Entretanto, oito anos mais tarde, despendera US\$ 260.000.000 e menos de um terço do canal fôra aberto no lado do Atlântico. Os fundos se esgotaram e o projeto foi abandonado. Em 1895,

uma nova empresa se organizou a fim de retomar os trabalhos interrompidos, mas estava fadada também ao insucesso. Em 1904, sofria um colapso semelhante ao de sua antecessora.

Os franceses olvidaram que as obras de saneamento deveriam preceder às propriamente ditas de abertura do canal. A malária aliada à febre amarela ceifaram milhares de vidas e sepultaram o velho sonho de famosos geógrafos, navegadores, estadistas e comerciantes. Todavia, a malograda contribuição dos franceses jamais poderá ser menosprezada, pois as escavações realizadas e o volumoso número de excelentes mapas deixados por eles foram de notável valia para a conclusão da obra.

Os norte-americanos aguçaram os olhares sobre o Panamá na infância dos EUA. Estadistas como Benjamin Franklin, Henry Clay e John C. Calhoun salientam-se entre os primeiros a considerar a magnitude do empreendimento. Inaugurada em 1855 a ferrovia que margeia o canal ainda hoje, e com o ligeiro desenvolvimento do Oeste, após a descoberta de ouro na Califórnia, em 1849, os interesses norte-americanos no Panamá cresceram até a "Union Pacific Railroad" cruzar o território dos EE. UU., desviando considerável volume de tráfego do istmo. Já em 1899 o Presidente McKinley nomeava uma comissão para estudar e apresentar planos de abertura de um canal naquela região. A "Isthmian Canal Commission" optou pela construção de um canal na Nicarágua.

A Guerra Hispano-Americana provara que a defesa dos EUA condicionava-se entre outros fatores ao deslocamento rápido de sua armada de um oceano para o outro. A solução era rasgar um canal no istmo, o que evitaria uma viagem de 8.000 milhas em torno da América do Sul. Theodore Roosevelt percebendo isso não vacilou em enviar ao congresso u'a mensagem nesse sentido.

Após adquirir aos franceses as propriedades e direitos no canal por US\$ 40.000.000, o Congresso aprovar o projeto pelo "Spooner Act", as fracassadas negociações com a Colômbia, a revolta e independência do Panamá em novembro de 1903 — finalmente os norte-americanos ratificaram um tratado com a jovem república (1904), por intermédio do qual era garantido aos EUA o perpétuo uso, controle e ocupação de uma faixa de terra estendendo-se cinco milhas para cada lado da linha central da rota seguida pelo canal e quaisquer outras terras e águas não compreendidas nesta zona, mas necessárias a construção, manutenção, operação, saneamento e proteção do mesmo. Em troca, o Panamá receberia inicialmente, US\$ 10.000.000 e uma anuidade de US\$ 250.000, decorridos nove anos da assinatura do tratado. Em 1936 e 1955, firmaram-se novos acordos e agora os EE. UU. pagam US\$ 1.930.000 por ano. Recentemente, os governos norte-americano e panamenho vêm entabulando conversações para que a Zona do Canal volte à jurisdição do Panamá e os EUA construam uma nova via marítima em um só nível.

O Canal do Panamá foi aberto ao tráfego comercial a 15 de agosto de 1914. O primeiro navio a atravessá-lo chamava-se "Ancon". Os EE. UU.

gastaram no cometimento US\$ 380.000.000. A obra exigiu o concurso de 40.000 trabalhadores. Aproximadamente 328.000 embarcações de tôdas as classes e categorias e 1.355.970.827 toneladas de carga já transitaram por suas comportas. Cargueiros de tôdas as partes do mundo, transportando as mais variadas espécies de mercadorias singram suas águas, à razão de um por hora. Embora dois terços dos barcos que navegam pelo canal sejam de origem estrangeira, os navios sob bandeira norte-americana figuram nas estatísticas como os que mais o utilizam. Seguem-se os da Alemanha, Inglaterra, Noruega, Libéria, Japão, Dinamarca, Suécia, Grécia, Colômbia, Panamá, Honduras, Itália e França. Esta monumental empresa envolveu trabalhos de engenharia, saneamento e administração. O êxito deste arrojado empreendimento se deve ao talento e à capacidade administrativa de homens como John F. Wallace, Theodore P. Shonts, John F. Stevens e Coronel George W. Goethals. Ademais, a abertura do canal trouxe grandes progressos no campo da medicina, com a descoberta pela equipe de médicos e sanitaristas do Coronel William Crawford Gorgas de antídotos para a febre amarela, malária e outras enfermidades tropicais.

DESCENDO O CANAL

Localizado a aproximadamente 9º acima do Equador, perto do centro geográfico do Hemisfério Ocidental, o Canal do Panamá desenvolve-se de noroeste para sudeste, numa extensão de 50 milhas, do Atlântico para o Pacífico.

Um navio leva em média oito horas para atravessá-lo.

A entrada pelo Atlântico se faz através do quebramar do pôrto de Cristobal, batizado com este nome em homenagem a Colombo que ali fundeou na sua última viagem à América.

A secção ao nível do mar, nas Caraíbas, mede 11 km de comprimento por 165 m de largura e corre em meio a um pantanal.

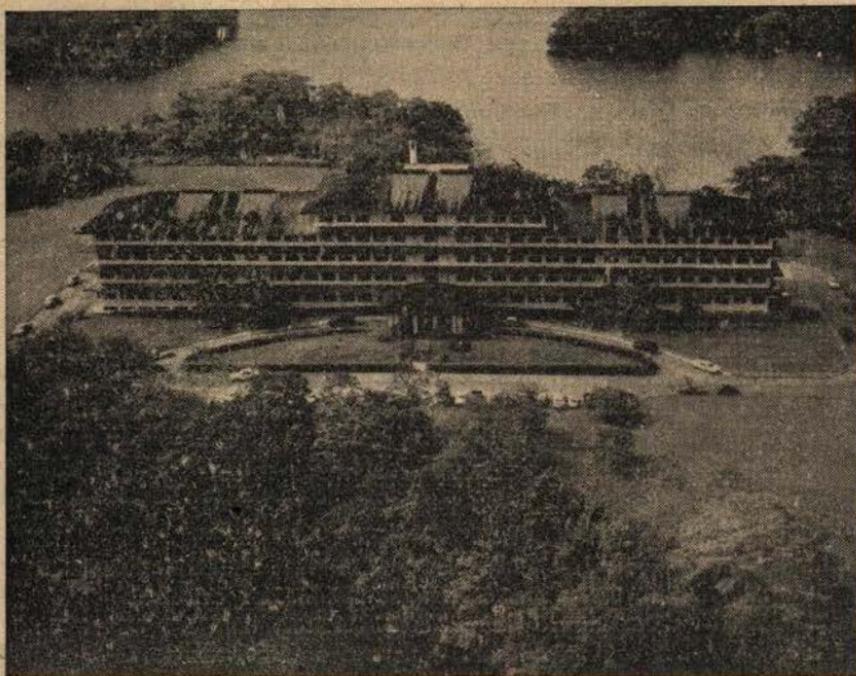
Vencida a primeira secção se apresentam as "Comportas de Gatun" que elevam ou abaixam um navio de 28 m, em três etapas subseqüentes. Cada dique tem de dimensões 330 x 36 m. Os três juntos perfazem um total de pouco mais de um quilômetro e meio. Uma vez o navio no interior do dique, fecha-se a comporta e por manobra d'água é colocado ao nível da secção imediata (subindo ou descendo). Galgado assim um degrau da escada aquática, a operação se repete por mais duas vezes até o barco atingir o Lago Gatun.

Formado pelas águas represadas do Rio Chagres, na altura das comportas, e reforçado pelos mananciais de Madden, muitos quilômetros de montante, o Lago Gatun cobre uma das maiores áreas alagadas do mundo — 261.408 quilômetros quadrados. A secção do lago é de 37 km e a profundidade aí varia de 165 a 330 metros. As pequenas ilhas vistas no lago outrora foram elevadas montanhas. A principal delas — Barro Co-

lorado — situa-se na metade do caminho entre as vilas de Gatun e Gombôa. Nesta ilha o Instituto Smithsonian mantém um parque florestal que atrai cientistas e naturalistas dos quatro cantos do globo.

A saída do Lago Gatun assinala o início de uma outra secção de treze quilômetros cavada na rocha. Neste local verificaram-se as principais escavações bem como grandes desmoronamentos logo após a inauguração do canal. É o célebre "Corte Gaillard", anteriormente denominado "Culebra" (Cobra), e hoje batizado com este nome em memória do Coronel David DuBose Gaillard — o engenheiro a cargo de quem estiveram as obras nesta faixa. O corte se assemelha a uma descomunal trincheira. Ultrapassado o ponto onde o Rio Chagres deságua no canal, pouco antes de se atingir as comportas de Pedro Miguel avista-se a "Gold Hill", à esquerda — o mais alto promontório ao longo de tôda a rota. Na margem oposta se depara a "Contractors Hill" que originalmente possuía 135 m de altura. De 1954 para cá, 2.500.000 metros cúbicos de terra foram removidos desta elevação, como parte dos trabalhos de alargamento do corte de 100 para 165 metros, o que a reduziu a 122 m de altura e ampliou o canal de 32 m.

Ao transpor as "Comportas de Pedro Miguel", por processo semelhante ao adotado nas demais, o navio baixa (levanta) 10 metros e penetra no Lago de Miraflores, um pequeno braço d'água artificial com



Vista aérea da Escola das Américas, em Forte Gulick

um quilômetro e meio de largura que separa os dois conjuntos de comportas na orla do Pacífico. O comprimento desse dique regula 1.500 metros.

A manobra final para atingir o nível do mar faz-se em dois estágios nas "Comportas de Miraflores", que são as mais altas de todo o canal, devido às extremas variações de maré no Pacífico. Têm 27 m de altura, pouco mais de um quilômetro e meio de extensão e cada uma de suas fôlhas pesa 730 toneladas.

A secção ao nível do mar na costa do Pacífico alcança 13 km. Cinco quilômetros abaixo de Miraflores fica o terminal marítimo de Balboa.

Uma comporta armazena 264 000 metros cúbicos d'água e cerca de 26 milhões de galões do precioso líquido equivalente ao consumo de um dia numa grande cidade gastos em cada manobra. Quase duas vezes este volume d'água é lançado ao mar quando um navio atravessa o canal. O Lago Gatun e Madden fornecem esta vultosa quantidade d'água para operar o canal, além de servirem como fontes de energia hidrelétrica.

Os diques são esvaziados ou cheios em oito minutos sem o auxílio de bombas. O princípio usado é o de simplesmente deixar a água correr por gravidade, uma vez que o Lago Gatun encontra-se a 28 m acima do nível do mar. A água flui de um dique para outro através de vastos túneis, com 6 m de diâmetro, localizados nas paredes centrais e laterais. Para esvaziá-los a água escoa por drenos transversais existentes no fundo que se comunicam à galeria central, de onde passa à comporta imediatamente abaixo.

Um sistema de engrenagens, movido por um motor de 40 hp, aciona as comportas, abrindo-as ou fechando-as em dois minutos.

As correntes dispostas transversalmente nas extremidades dos diques atuam como verdadeiros cintos de segurança, evitando que qualquer navio bata de encontro às comportas. Pesam 13 toneladas cada uma e quando arriadas se encaixam perfeitamente nas ranhuras feitas na base do dique. Controladas por um sistema hidráulico, se tocadas por alguma embarcação, reagem à semelhança de tiras elásticas.

Locomotivas, vulgarmente chamadas "mulas", rebocam os navios através dos diques. Um barco comum requer seis locomotivas para ultrapassar uma comporta, três de cada lado. O par dianteiro traciona, o intermediário pode rebocar ou frear, e o da retaguarda exerce ação de freio.

Em todo o percurso do canal os navios são dirigidos por práticos cedidos pela "Panama Canal Company".

A ADMINISTRAÇÃO DO CANAL

A administração do canal está afeta a duas agências civis do governo norte-americano, cuja principal missão consiste em assegurar a navegação do grande funil entre os dois oceanos.

A atual organização compreende o Governo da Zona do Canal e a Companhia do Canal do Panamá. Superintende os dois órgãos um único

homem que desempenha cumulativamente as funções de presidente da companhia e governador da Zona do Canal. O governador nomeado pelo Presidente dos EE. UU., "ad-referendum" do Senado, preside assim "ex-officio" a companhia.

O Governo da Zona do Canal, como uma agência federal independente, é subordinado diretamente à Presidência da República, que delegou esta autoridade ao Secretário do Exército.

A Zona do Canal abrange uma área de 983 quilômetros quadrados e pelo recenseamento de 1960 sua população era de 42.122 habitantes, composta na maioria de funcionários públicos civis e militares. No istmo se fala tanto o inglês como o espanhol. O dólar e o "balboa" — moeda corrente do Panamá e tão forte quanto a norte-americana — circulam indiferentemente. Por força dos termos do tratado que limitam a iniciativa privada na Zona do Canal e umas poucas atividades relacionadas à navegação, o Governo arca com a responsabilidade de quase todos os serviços. Assim sendo, incumbe-se das tarefas normais de um governo estadual, municipal e metropolitano, policiamento, assistência médica e sanitária, educação pública, proteção contra incêndios, transportes rodoferroviários, correios, justiça, alfândega e imigração. Não há propriedades particulares na Zona do Canal. Embora opere com dotações específicas votadas pelo Congresso dos EUA, a administração do Canal nada custa ao contribuinte norte-americano, pois os lucros obtidos pela companhia reembolsam o erário.

A Companhia do Canal do Panamá cabe explorar apenas a navegação. Pelos estatutos deve ser uma empresa auto-suficiente. A renda auferida com o tributo imposto aos barcos que utilizam aquela importante via marítima custeia as despesas de operação e manutenção do canal, os gastos com o governo civil, o pagamento de dividendos aos EE. UU. pelos investimentos e a anuidade devida à República do Panamá. A porcentagem é fixada com base na tonelagem. As tabelas estipulam para navios mercantes US\$ 0,90 por tonelada de carga e US\$ 0,72 por lastro. Os vasos de guerra e outras embarcações pagam US\$ 0,50 por tonelada deslocada. Estas taxas, instituídas quando do estabelecimento da companhia, até a presente data não sofreram alterações. Aplicam-se também, nas mesmas proporções, aos navios dos EUA. Em média, a travessia do canal importa para um cargueiro em US\$ 5.100. Todavia, compensa, pois se tivesse de contornar o extremo sul do continente para ir de Cristobal a Balboa passaria vinte dias no mar, o que equivale a uns US\$ 50.000.

A companhia funciona sob a direção de um conselho de treze membros designados pelo Secretário do Exército.

IMPORTANCIA DO CANAL

Devido a sua singular posição geográfica, o canal tem desempenhado relevante papel tanto no comércio internacional como na defesa do continente americano. O intenso tráfego marítimo verificado em suas

águas, na década passada, muito contribuiu para o desenvolvimento econômico da América Latina, em particular. Embora uma das principais funções do canal seja beneficiar o comércio, as duas Grandes Guerras, o conflito coreano e a luta do Vietnã provaram o quanto representa para o sistema defensivo Ocidental.

É impossível calcular o tempo, dinheiro e vidas poupadas com a utilização desta rota que encurta distâncias entre a Europa e a Ásia.

Durante a I Guerra Mundial, dado que as operações se concentraram nas plagas banhadas pelo Atlântico, serviu principalmente como linha de suprimento das forças combatentes no teatro europeu.

Na última conflagração geral, apesar de suas comportas não permitirem o trânsito de grandes porta-aviões, foi de real valia para a manobra de esquadras.

Como fator logístico, constitui um elemento vital para a sobrevivência e progresso das Américas, não só em tempo de guerra como de paz.

A importância do canal aumenta dia a dia, tornando-se hoje maior do que nunca para a segurança do Nôvo Mundo.

O COMANDO MERIDIONAL

O valor estratégico do canal levou os EE. UU. a instalar um de seus oito grandes comandos unificados — o Meridional — no Panamá.

Entregue a um general de quatro estrélas, cujo quartel-general se acha sediado em "Quarry Heights", na costa do Pacífico da Zona do Canal, o Comando Meridional controla tôdas as atividades das forças armadas norte-americanas numa área de 12 milhões de quilômetros quadrados que envolve a América do Sul e Central.

Além da responsabilidade pela segurança do canal toca ao "Southern Command" a aplicação do Programa de Assistência Militar à América Latina, a direção dos exercícios combinados de defesa do hemisfério, a orientação dos trabalhos interamericanos de levantamento geodésico, e o cumprimento de missões humanitárias de socorro, busca e salvamento. Ultimamente, também vem emprestando ênfase a um programa de ação cívica nos países latino-americanos mais subdesenvolvidos. Tôdas as missões e assessôres militares que Washington mantém espalhados por 18 países das Américas subordinam-se ao Comando Meridional. Também a limitada assistência militar prestada ao México e à Jamaica é conduzida por êste quartel-general.

O Comandante-em-chefe possui sob suas ordens um oficial general de duas estrélas de cada força que enquadram, respectivamente, as unidades do Exército, Força Aérea e Marinha na Zona do Canal.

Quando necessário, por exemplo, ao ensejo de manobras de grande envergadura, tropas provenientes dos EE. UU. reforçam o Comando Meridional e ficam sob o seu contrôlo operacional.

Em Forte Amador, no litoral do Pacífico, localiza-se o QG das forças terrestres. Geograficamente falando, é um dos maiores comandos do Exército norte-americano, pois sua área de interesse desdobra-se por mais de 10.000 quilômetros, desde as fronteiras do México com a Guatemala ao ponto extremo da América do Sul.

Uma brigada de infantaria, um grupo de mísseis e um destacamento de forças especiais constituem o núcleo tático do Exército no Panamá.

Forte Clayton aquartela a brigada de infantaria e o grupo de mísseis. Nesta guarnição do Pacífico funcionam ainda a chefia do Serviço Inter-Americano de Levantamento Geodésico, a Escola de Cartografia do IAGS e o "Tropical Test Center" que submete à experimentação material e equipamento do Exército.

O Destacamento de Forças Especiais fica estacionado em Forte Kobbe.

No lado do Atlântico, em Forte Gulick, a Escola das Américas oferece às forças armadas latino-americanas uma infinidade de cursos de especialização em língua espanhola. Neste mesmo local existe um centro de treinamento para guerra na selva, cuja finalidade precípua é o ensino prático da difícil arte de guerrilha.

O comando da Força Aérea está sediado na Base de Albrook, que está muito bem aparelhada. É considerada como o único lugar no mundo onde uma variedade sem precedentes de especialidades aeronáuticas são ensinadas a diversas nacionalidades nos respectivos idiomas nativos. Nas adjacências desta região, em Curundu, sob a orientação da Força Aérea, a "Tropical Survival School" ministra cursos de sobrevivência na selva.

Um Esquadrão de Comandos Aéreos, com base em "Howard Field", no Forte Kobbe, adentra latino-americanos em operações contraguerrilhas e apóia o programa de ação cívica em vários países.

Para cumprir estas missões o Comando Meridional dispõe de aparelhos C-130 "Hércules", C-118 "Liftmaster", C-47 "Skytrain", C-46 "Comando", U-10 "Super Spad", T-28 "Trojan" e helicópteros H-19.

A Marinha se faz representar na Zona do Canal pelo 15º Distrito Naval com sede no terminal marítimo de Balboa (1). Desta maneira, no Forte Amador, opera um centro de mensagem, uma seção criptográfica e um posto de retransmissão; na Base Aérea de Howard guarnece uma estação receptora e, no meio da rodovia que corta o istmo controla um transmissor.

(1) A par de suas atribuições normais, as atividades da Marinha no Panamá se prendem mais a comunicações.